

動させていること。

- (2) 油タンカー以外の船舶で総トン数四百トン未満のものについては、主管庁は、実行可能かつ合理的である限り、油性残留物を船内に保留することを確保するための装置及び受入施設に排出すること又は特別海域外にあるときに(1)(b)に定める要件に従つて海洋に排出することを確保するための装置が船舶に備え付けられることを確保する。
- (3) 船舶の周囲又はその航跡の海面上又は海面下において油が視認された場合には、締約国の政府は、合理的に判断して可能な範囲内で、この第九規則又は第十規則の規定の違反の有無に関する事実の調査を速やかに行う。この調査は、特に、風及び海面の状態、船舶の航行経路及び速力、当該油を生ずる可能性のある他の原因並びに油の排出に関する記録について行う。

- (4) (1)の規定は、クリーン・プラスチック又は分離プラスチックの排出については、適用しない。(1)(b)の規定は、希釈をしない場合の油分濃度が百万分の十五以下である油性混合物の排出については、適用しない。

- (5) 海洋環境に害を与える量若しくは濃度の化学薬品その他の物質又はこの第九規則に定める排出規制の回避のために混入される化学薬品その他の物質を含有するいかなる油性混合物も、海洋に排出してはならない。

- (6) (1)、(2)及び(4)に定めるところにより海洋に排出することができない油性残留物は、船内に保留し又は受入施設に排出する。

第十規則

特別海域において運航している船舶からの油による汚染の防止のための方法

- (1) この附属書の適用上、「特別海域」とは、次に定義する地中海海域、バルティック海域、黒海海域、紅海海域及びガ

運航している船舶からの油による汚染の防止のための方法

ルフ海域をいう。

- (a) 「地中海海域」とは、北緯四十一度の緯度線を地中海と黒海の境界線とし、ジブラルタル海峡における西経五度三十六分の子午線を西端とする地中海（湾を含む）をいう。

- (b) 「バルティック海域」とは、ボスニア湾、フィンランド湾及びスカゲラック海峡のスカウを通る北緯五十七度四十四・八分の緯度線を境界線とするバルティック海への入口の海域を含むバルティック海をいう。

- (c) 「黒海海域」とは、北緯四十一度の緯度線を地中海と黒海の境界線とする黒海をいう。

- (d) 「紅海海域」とは、スエズ湾及びアカバ湾を含み、ラス・シ・アネ（北緯十二度八・五分東経四十三度十九・六分）とハスン・ムラド（北緯十二度四十四・四分東経四十三度三十二・二分）とを結ぶ航程線を南端とする紅海をいう。

- (e) 「ガルフ海域」とは、ラス・アル・ハド（北緯二十二度三十分東経五十九度四十八分）とラス・アル・ファステ（北緯二十五度四分東経六十一度二十五分）とを結ぶ航程線の北西の海域をいう。

- (2)(a) 第十一規則の規定が適用される場合を除くほか、特別海域においては、油タンカー及び油タンカー以外の船舶で総トン数四百トン以上のものからの油又は油性混合物の海洋への排出は、禁止する。

- (b) 特別海域においては、(a)の船舶は、すべての油性廃水、スラッジ、汚れたプラスチック及びタンク洗浄水を船内に保留し又は受入施設にのみ排出する。

- (3)(a) 第十一規則の規定が適用される場合を除くほか、特別海域においては、油タンカー以外の船舶で総トン数四百トン未満のものからの油又は油性混合物の海洋への排出は、禁止する。ただし、希釈をしない場合の油性混合物の油分濃

度が百万分の十五以下である場合又は次のすべての条件が満たされる場合は、この限りでない。

- (i) 船舶が航行中であること。
- (ii) 排出される油性混合物の油分濃度が百万分の百未満であること。
- (iii) 排出が陸地からできる限り離れて行われること。ただし、いかなる場合においても、最も近い陸地から船舶までの距離が十二海里以上であること。
- (b) 海洋環境に害を与える量若しくは濃度の化学薬品その他の物質又はこの第十規則に定める排出規制の回避のために混入される化学薬品その他の物質を含有するいかなる油性混合物も、海洋に排出してはならない。
- (c) (a)に定めるところにより海洋に排出することができない油性残留物は、船内に保留し又は受入施設に排出する。
- (4) この第十規則の規定は、クリーン・バラスト又は分離バラストの排出については、適用しない。
- (5) この第十規則のいかなる規定も、特別海域及び特別海域外において運航する船舶が第九規則に定めるところにより特別海域外において排出を行うことを禁止するものではない。船舶の周囲又はその航跡の海面上又は海面下において油が視認された場合には、締約国の政府は、合理的に判断して可能な範囲内で、この第十規則又は第九規則の規定の違反の有無に関する事実の調査を速やかに行う。この調査は、特に、風及び海面の状態、船舶の航行経路及び速力、当該油を生ずる可能性のある他の原因並びに油の排出に関する記録について行う。

(7) 特別海域内の受入施設

- (a) 地中海海域、黒海海域及びバルティック海海域
- (i) これらの特別海域のいずれかに接する海岸線を有する締約国の政府は、油タンカーからのすべての汚れたバラ

スト及びタンク洗浄水を受け入れ及び処理するために十分な施設が千九百七十七年一月一日までに、これらの特別海域内の油の積込み係留施設及び修理港に設けられることを確保する。更に、これらの特別海域内のすべての港には、船舶からの他の油性残留物及び油性混合物を受け入れるために十分な施設が設けられなければならない。これらの施設は、航海に不当な遅延を生じさせることなくこれらを利用する船舶の必要に応ずることができるよう、十分な能力を有するものでなければならない。

- (ii) バラストを排出して喫水を減ずることが必要となる浅い海底のある海上航路への入口をその管轄の下に有する締約国の政府は、(i)に規定する施設が設けられることを確保する。もつとも、スロップ又は汚れたバラストを排出することが必要となる船舶が当該施設を利用する場合に航海に若干の遅延が生ずることを妨げない。
- (iii) この条約の効力発生の日が千九百七十七年一月一日前である場合には当該効力発生の日から同年一月一日までの間は、これらの特別海域を航行する船舶は、第九規則に定める要件に従うものとする。ただし、これらの特別海域のいずれかに接する海岸線を有する締約国の政府は、次の条件を満たす場合には、同年一月一日よりも早い日であつてこの条約の効力発生の日より遅い日を、当該特別海域についてこの第十規則に定める要件が適用される日として定めることができる。

- (1) このようにして定められた日までに、必要とされるすべての施設が設けられること。

- (2) 当該締約国が、このようにして定められた日を少なくともその六箇月前までに、他の締約国に対し回章に付するため機関に通報すること。

- (iv) 締約国は、千九百七十七年一月一日の後又は(iii)の規

定に基づいて定められる日が同年一月一日よりも早い場合にはその定められる日の後に施設が不十分であるとの申立てを受けた場合には、その申立てを関係締約国の政府に通知するため、機関に通報する。

(b) 紅海海域及びガルフ海域

(i) これらの特別海域のいずれかに接する海岸線を有する締約国の政府は、油タンカーからのすべての汚れたバラスト及びタンク洗浄水を受け入れ及び処理するために十分な施設ができる限り速やかにこれらの特別海域内の油の積込み係留施設及び修理港に設けられることを確保する。更に、これらの特別海域内のすべての港には、船舶からの他の油性残留物及び油性混合物を受け入れるために十分な施設が設けられなければならない。これらの施設は、航海に不当な遅延を生じさせることなくこれらを利用する船舶の必要に応ずることができるよう、十分な能力を有するものでなければならない。

(ii) バラストを排出して喫水を減ずることが必要となる浅い海底のある海上航路への入口をその管轄の下に有する締約国の政府は、(i)に規定する施設が設けられることを確保する。もつとも、スロップ又は汚れたバラストを排出することが必要となる船舶が当該施設を利用する場合に航海に若干の遅延が生ずることを妨げない。

(iii) 締約国は、(i)及び(ii)の規定に基づいてとつた措置を機関に通報する。機関は、十分な通報を受けたときは、これらの特別海域についてこの第十規則に定める要件が適用される日を定める。機関は、このようにして定めた日を少なくともその十二箇月前までに、すべての締約国に通知する。

(iv) この条約の効力発生の日から(iii)の規定により機関が定める日までの間は、これらの特別海域を航行する船舶

は、第九規則に定める要件に従うものとする。

(v) (iii)の規定により機関が定めた日の後は、これらの特別海域内の港において(i)に規定する施設が利用可能でない場合であつても、その港において積込みをする油タンカーは、この第十規則に定める要件に従うものとする。積込みをするためにこれらの特別海域に入る油タンカーは、クリーン・バラストのみを積載してこれらの特別海域に入るようあらゆる努力を払う。

(vi) 締約国は、これらの特別海域に関する要件が適用される日の後に施設が不十分であるとの申立てを受けた場合には、その申立てを関係締約国の政府に通知するため、機関に通報する。

(vii) 第十二規則に定める受入施設については、千九百七十七年一月一日又はこの条約の効力発生の日から一年を経過した日のいずれか遅い日までに設ける。

第十一 規則 適用除外

適用除外

第九規則及び第十規則の規定は、次の排出については、適用しない。

(a) 船舶の安全を確保し又は海上において人命を救助するために必要な油又は油性混合物の海洋への排出

(b) 船舶又はその設備の損傷に起因する油又は油性混合物の海洋への排出。ただし、次のことを条件とする。

(i) 損傷の発生又は排出の発見の後に、排出を防止し又は最小にするためすべての適当な措置がとられていること。

(ii) 船舶所有者又は船長が、損傷を生じさせる意図を有して又は無謀にかつ損傷の生ずるおそれのあることを認識して行動することのなかつたこと。

(c) 特定の事件に対処することを目的として汚染による損害を最小にするために使用される油を含有する物質の海洋への排出であつて主管庁の承認するもの。この排出は、当該排出が予定される場所を管轄する政府の承認を受けなければならない。

第十二規則 受入施設

(1) 第十規則の規定が適用される場合を除くほか、締約国の政府は、油タンカーその他の船舶からの油性残留物及び油性混合物を受け入れるための施設であつて航海に不当な遅延を生じさせることなくこれを利用する船舶の必要に応ずるために十分なものが、油の積込み係留施設、修理港その他船舶が油性残留物を排出することを必要とする港に設けられることを確保する。

(2) (1)の受入施設は、次の場所に設ける。

- (a) 七十二時間以下又は千二百海里以下のバラスト航海を終了した後の油タンカーに原油が積み込まれる港及び係留施設
- (b) 一日当たり平均千メートル・トンを超える量のばら積み油(原油を除く)が積み込まれる港及び係留施設
- (c) 船舶の修理施設又はタンク浄化施設を有する港
- (d) 第十七規則の要求するスラッジ・タンクを備えた船舶が利用する港及び係留施設
- (e) 第九規則に定めるところにより排出することのできない油性ビルジその他の油性残留物の受入れが必要となる港
- (f) 兼用船からの第九規則に定めるところにより排出することのできない油性残留物の受入れが必要となるばら積み貨物の積込み港

(3) 受入施設の能力は、次のとおりとする。

- (a) 原油の積込み係留施設は、(2)(a)に規定するバラスト航海を行うすべての油タンカーから、第九規則(1)(a)に定めるところにより排出することのできない油及び油性混合物を受け入れるために十分な施設を有しなければならない。
- (b) (2)(b)に規定する港及び係留施設は、原油以外のばら積み油を積み込む油タンカーから、第九規則(1)(a)に定めるところにより排出することのできない油及び油性混合物を受け入れるために十分な施設を有しなければならない。
- (c) 船舶の修理施設又はタンク浄化施設を有する港は、処分のため船内に保留されるすべての油性残留物及び油性混合物を船舶がこれらの修理施設又はタンク浄化施設に入る前に受け入れるために十分な施設を有しなければならない。
- (d) (2)(d)の規定により港又は係留施設に設けられる施設は、これらの港又は係留施設に立ち寄ることが合理的に予想される船舶から、第十七規則の規定により船内に保留されるすべての油性残留物を受け入れるために十分なものでなければならない。
- (e) この第十二規則の規定により港又は係留施設に設けられる施設は、第九規則に定めるところにより排出することのできない油性ビルジその他の油性残留物を受け入れるために十分なものでなければならない。

(f) ばら積み貨物の積込み港に設けられる施設は、兼用船に特有の問題を考慮したものでなければならぬ。

(2)及び(3)に規定する受入施設は、この条約の効力発生の日から一年を経過した日又は千九百七十七年一月一日のいずれか遅い日までに利用可能な状態にしなければならない。

締約国は、この第十二規則の規定により設けられる施設が不十分であるとの申立てがあつた場合には、その申立てを関係締約国に通知するため、機関に通報する。

第十三規則 分離バラスト油タンカー

- (1) 新船である載貨重量七万トン以上の油タンカーは、分離バラスト・タンクを備えるものとし、また、この第十三規則の要件に適合するものとする。
- (2) 分離バラスト・タンクの容積は、(3)に定める場合を除き油タンクを水バラスト用を使用することなく安全なバラスト航海ができるようなものでなければならぬ。いかなる場合においても、分離バラスト・タンクの容積は、全航海を通じてのあらゆるバラスト状態（軽荷状態に分離バラストのみを積載した状態を含む。）において、少なくとも、船舶の喫水及びトリムが次の要件を満たすことのできるものでなければならぬ。
- (a) メートルで表す船舶の中央における型喫水（ dm ）（船舶のいかなる変形も考慮しない。）が次の式で得られる値よりも小さい値でないこと。

$$20 + 0.02L$$
- (b) 船首垂線及び船尾垂線における喫水が、(a)に定める船舶の中央における型喫水（ dm ）の要件を満たすようなものであり、かつ、船尾トリムが $\bigcirc \cdot \bigcirc \cdot \bigcirc$ 一五L以下となるようなものであること。
- (c) 船尾垂線における喫水が、いかなる場合においても、ブローペラを完全に水没させるために必要な喫水に満たないものでないこと。
- (3) 船長が船舶の安全のために油タンクに追加のバラスト水を積載しなければならぬと判断するほど厳しい天候状態の場合を除くほか、油タンクにバラスト水を積載してはならない。この追加のバラスト水は、第九規則に定めるところにより及び第十五規則に定める要件に従って処理し及び排出するものとし、第二十規則に定める油記録簿に記載する。

一九七三年船舶汚染防止国際条約一九七八年議定書

油とバ
ラスト水と
の分離

船内にお
ける油の
保留

- (4) (1)に定めるところにより分離バラスト・タンクを備えることを要求されない油タンカーであっても、長さ百五十メートル以上の油タンカーの場合には(2)及び(3)の要件を完全に満たすとき並びに長さ百五十メートル未満の油タンカーの場合には分離バラストの条件について主管庁を満足させるときは、分離バラスト油タンカーとしての資格を得ることができる。
- 第十四規則 油とバラスト水との分離
- (1) (2)に定める場合を除くほか、油タンカー以外の新船で総トン数四千トン以上のもの及び油タンカーである新船で総トン数百五十トン以上のものは、バラスト水を燃料油タンクに積載してはならない。
 - (2) 異常な事態又は大量の燃料油を積載する必要性により燃料油タンクにクリーン・バラストでないバラスト水を積載する必要があつたときは、当該バラスト水は、受入施設に又は第十六規則(2)に定める設備を使用して第九規則に定めるところにより海洋に排出するものとし、その旨を油記録簿に記載する。
 - (3) その他のすべての船舶は、合理的かつ実行可能な限り、(1)に定める要件に従うものとする。
- 第十五規則 船内における油の保留
- (5) 及び(6)の規定が適用される場合を除くほか、総トン数百五十トン以上の油タンカーには、(2)及び(3)に定める要件に従い設備を備える。ただし、現存船である油タンカーについては、油排出監視制御装置及びスロップ・タンク設備についての要件は、この条約の効力発生の日の後三年を経過した日から適用する。

(2)(a) 貨物タンクを洗浄するため並びに汚れたバラストの残留物及びタンク洗浄水を貨物タンクから主管庁の承認するスロップ・タンクに移し替えるため、適当な設備を備える。

現存船である油タンカーにおいては、いずれの貨物タンクも、スロップ・タンクとして指定することができ、海洋への油性混合物の排出が第九規則の規定に適合することを確保するため、油性廃棄物をスロップ・タンクに移し替えるための設備を備える。

(b) スロップ・タンク設備は、タンクの洗浄により生ずるスロップ、油性残留物及び汚れたバラストの残留物を保留するために必要な容量を有するものでなければならず、その容量の合計は、船舶の油積載容量の三パーセントに相当する容量以上でなければならない。ただし、第十三規則の規定により分離バラスト・タンクを備えている場合又は洗浄水以外の水を使用するエダクターその他の設備が備えられていない場合には、主管庁は、この二パーセントを二パーセントとすることができる。新船である載貨重量七万トンを超える油タンカーには、少なくとも二のスロップ・タンクを備える。

(c) スロップ・タンクは、特に吸入口、排出口、バツフル又はせきの取り付けられる位置に関し、水と油又は乳濁液との過度のかくはんを防止するように設計する。

(d) 主管庁の承認する油排出監視制御装置を備える。主管庁は、油排出監視制御装置に取り付けられる油分濃度計の設計の承認に当たり、機関の勧告した仕様に留意する。

(3)(a) 油排出監視制御装置には、リットルで表す一海里当たりの排出量並びに総排出量又は油分濃度及び排出速度を継続的に記録する機器を備える。記録は、日時を識別することの

できるものでなければならず、少なくとも三年間保存する。油排出監視制御装置は、油性混合物の海洋への排出が

行われる時に始動するものでなければならず、また、油分の瞬間排出率が第九規則(1)(a)の規定により許可される基準を超えるときは油性混合物の排出を自動的に停止させることを確保するものでなければならぬ。油排出監視制御装置は、故障したときはいつでも排出を停止させるものでなければならず、また、故障は、油記録簿に記載する。故障の場合に使用することのできる手動式の代替装置を備える。故障した部分は、油タンカーが修理港に向かっている場合を除くほか、次のバラスト航海を開始する前に作動可能な状態にしておく。ただし、現存船である油タンカーについては、排出を手動により停止すること及び排出速度をポンプの特性から算出することが認められる。

注 機関が決議A二二三(Ⅶ)において採択した油水分離器及び油分濃度計の性能についての国際的仕様に関する勧告を参照すること。

(b) スロップ・タンク内の油水境界面の迅速かつ正確な検出のため、主管庁の承認する有効な油水境界面検出器を備える。油水境界面検出器は、油と水との分離を行い水を直接海洋に排出する他のタンクについても使用可能なものでなければならぬ。

(c) 油排出監視制御装置の運転方法は、主管庁の承認する操作手引書に即したものでなければならぬ。操作手引書は、自動操作及び手動操作に適合するものでなければならず、第九規則に定める条件に適合する場合を除くほか、いかなるときも油が排出されないことを確保することを意図するものでなければならぬ。(注)

注 国際海運会議及び石油産業国際海事評議会の発行した「海洋汚染防止のための油タンカー用手引書」を参照すること。

(4) (1)から(3)までの要件は、総トン数百五十トン未満の油タンカーについては、適用しない。これらの油タンカーは、油を船内に保留し、すべての汚濁洗浄水を受入施設に排出するこ

油排出監視制御装置及び油水分離器

とにより、第九規則に定める油の排出要件に従う。洗浄後保留タンクに移された油性混合物の総量は、油記録簿に記載することを認められる油性混合物を同規則に定めるところにより排出することを確保するために有効な適当な監視設備が備えられている場合は、この限りでない。

- (5) 主管庁は、国際油汚染防止証書（千九百七十三年）を備えることを要求されない油タンカーについては、当該油タンカーが最も近い陸地から五十海里以内の海域における七十二時間以内の航海に専ら従事するときは、(1)から(3)までの要件を免除することができる。ただし、当該油タンカーのすべての油性混合物が船内に保留され受入施設に排出されること及び利用可能な受入施設がこれらの油性混合物を受け入れるために十分なものであると主管庁が決定することを条件とする。

- (6) (3)(a)及び第九規則(1)(a)(vi)に規定する油排出監視制御装置が軽質精製油（白油）の排出を監視することができないと機関が認めるときは、主管庁は、白油についてこれらの規定の要件を免除することができる。この場合において、同規則(1)(a)に定める条件（油排出監視制御装置を自動させる義務を除く。）を満たすように機関が作成する手続に従って排出が行われなければならない。機関は、油排出監視制御装置の利用可能性の有無を十二箇月を超えない間隔で検討する。

- (7) (1)から(3)までの要件は、アスファルトを運送する油タンカーについては、適用しない。これらの油タンカーは、アスファルトの残留物を船内に保留し、すべての汚濁洗浄水を受入施設に排出することにより、第九規則に定める油の排出要件に従う。

第十六規則 油排出監視制御装置及び油水分離器

一九七三年船舶汚染防止国際条約一九七八年議定書

- (1) 総トン数四百トン以上二万トン未満の船舶には、(6)の規定に適合する油水分離器又は油除去装置を備える。これらの船舶のうち大量の燃料油を積載するものは、(2)又は第十四規則(1)の規定に適合するものとする。

- (2) 総トン数一万トン以上の船舶には、次のもののいずれかを備える。

- (a) (6)の規定に適合する油水分離器又は油除去装置及び(5)の規定に適合する油排出監視制御装置

- (b) (6)の規定に適合する油水分離器及び(7)の規定に適合する有効な油除去装置

- (3) 総トン数四百トン未満の船舶については、主管庁は、実行可能な限り、油又は油性混合物を船内に保留し又は第九規則(1)(b)の要件に従って排出するための設備が備え付けられることを確保する。

- (4) 現存船については、(1)から(3)までの要件は、この条約の効力発生の日の後三年を経過した日から適用する。

- (5) 油排出監視制御装置は、主管庁の承認する設計によるものでなければならない。主管庁は、油排出監視制御装置に取り付けられる油分濃度計の設計の承認に当たり、機関の警告した仕様に留意する(注)。油排出監視制御装置には、百万分率で表す油分濃度を継続的に記録する機器を備える。記録は、日時を識別することのできるものでなければならない。少なくとも二年間保存する。油排出監視制御装置は、油性混合物の海洋への排出が行われる時に始動するものでなければならない。また、油分濃度が第九規則(1)(b)の規定により許容される基準を超えるときは油性混合物の排出を自動的に停止させることを確保するものでなければならない。油排出監視制御装置は、故障したときはいつても排出を停止させるものでなければならない。また、故障は、油記録簿に記載する。故障した部分は、船舶が修理港に向かっている場合を除くほか、次回

のバラスト航海を開始する前に作動可能な状態にしておく。ただし、現存船については、排出を手動により停止することが認められる。

注 機関が決議A二三三(VII)において採択した油水分離器及び油分濃度計の性能についての国際的仕様に関する勧告を参照すること。

- (6) 油水分離器又は油除去装置は、主管庁の承認する設計によるものでなければならず、また、これらを通じて海洋に排出されるいかなる油性混合物も油分濃度が百万分の百未満となることを確保するものでなければならない。主管庁は、油水分離器及び油除去装置の設計の承認に当たり、機関の勧告した仕様に留意する(注)。

注 機関が決議A二三三(VII)において採択した油水分離器及び油分濃度計の性能についての国際的仕様に関する勧告を参照すること。

- (7) (2)(b)に規定する油除去装置は、主管庁の承認する設計によるものでなければならず、また、油水分離器からの排出を受け入れ油性混合物の油分濃度を百万分の十五以下とするものでなければならない。油除去装置には、油分濃度が百万分の十五を超えた場合にこのことを示す警報器を備える。

第十七規則 油性残留物(スラッジ)のためのタンク

- (1) 総トン数四百トン以上の船舶には、この附属書の定めるところにより他の方法で処理することができない油性残留物(例えば、燃料油及び潤滑油の浄化並びに機関区域における油の漏出から生ずるもの)を受け入れるため、船舶の機関の型式及び航海の期間を考慮した上、十分な容量のタンクを備える。
- (2) 新船においては、(1)に規定するタンクは、その浄化及び受入施設への油性残留物の排出を容易にするように設計し、造る。現存船は、合理的かつ実行可能である限り、この要件に適合するものとする。

油タンカーの吸排設備、管系及び排出設備

第十八規則 油タンカーの吸排設備、管系及び排出設備

- (1) すべての油タンカーにおいては、汚れたバラスト又は油により汚染された水の排出のため受入施設に連結される排出用マニフールドは、開放された甲板上の両舷に位置するものでなければならない。
- (2) すべての油タンカーにおいては、第九規則の規定により認められる海洋への排出のための管は、開放された甲板まで又は喫水が最も深くなるバラスト状態における喫水線の上方の船側まで導く。(4)(a)及び(b)の規定により認められる方法で排出作業を行うために前段と異なる配管を行うことは、認容される。
- (3) 新船である油タンカーは、使用中の(1)に規定するマニフールド及び(2)に規定する管からの排出を視覚によつて監視することができるような上甲板上又はその上方の位置に海洋への排出を停止するための設備を備える。電話、無線装置その他の確実な情報伝達装置が監視場所と排出制御場所との間に備えられているときは、排出を停止するための設備を監視場所に備える必要はない。
- (4) すべての排出は、次の規定が適用される場合を除くほか、喫水線の上方において行う。
- (a) 港又は沖合の係留施設においては、分離バラスト及びクリン・バラストは、喫水線の下方面において排出することができる。
- (b) 改造することなしには分離バラストを喫水線の上方面において排出することができない現存船は、分離バラストを喫水線の下方面において排出することができる。ただし、排出の直前におけるタンクの検査により、分離バラストに油による汚染の生じていないことが確認される場合に限る。

第十九規則 標準排出連結具

船舶の機関区域のビルジの排出管と受入施設の管との連結を可能にするため、両方の管には、次の表に定める標準排出連結具を取り付ける。

排出連結具用フランジの標準寸法

項 目	寸	法
外径	二・五ミリメートル	
内径	管の外径に応じたもの	
ボルト円の径	一・八三ミリメートル	
フランジの溝	径二・二ミリメートルの穴をボルト円上に等間隔に配置し、フランジの外縁まで溝をつける。溝の幅は、二・二ミリメートルとする。	
フランジの厚さ	二・〇ミリメートル	
ボルト及びナットの数及び径	径二・〇ミリメートルの適当な長さのもの六個	
フランジは、最大一二・五ミリメートルの内径の管に取り付けることができるよう設計するものとし、鋼その他これと同等の材料を使用し、かつ、平らな面を持つものでなければならない。フランジは、防油材料製のガスケットを付けた場合に一方センチメートル当たり六キログラムの使用圧力に耐え得るものでなければならない。		

第二十規則 油記録簿

- (1) 総トン数百五十トン以上の油タンカー及び油タンカー以外の船舶で総トン数四百トン以上のものには、付録Ⅲに定める様式の油記録簿を船舶の公式の航海日誌の一部として又は他の態様で備える。
- (2) 船舶において次のいずれかの作業を行う場合には、その都度、各タンクについて油記録簿に必要事項を記載する。
- (a) 油タンカーについては、
- (i) 貨物油の積込み

一九七三年船舶汚染防止国際条約一九七八年議定書

- (ii) 航海中に行う船内における貨物油の移替え
- (iii) 積込み作業の前後及び取卸し作業の前後における貨物タンクの間の弁（これに類似する器具を含む。）の開閉
- (iv) 貨物油管と海水バラスト管とを連結する装置の開閉
- (v) 積込み作業中及び取卸し作業中並びにこれらの作業の前後における船舶の弁の開閉
- (vi) 貨物油の取卸し
- (vii) 貨物タンクへのバラストの積込み
- (viii) 貨物タンクの洗浄
- (ix) バラストの排出（分離バラスト・タンクからの排出を除く。）
- (x) スロップ・タンクからの水の排出
- (xi) 油性残留物の処分
- (xii) 機関区域のビルジの入港期間中における排出及び海上における通常の排出
- (b) 油タンカー以外の船舶については、
- (i) 燃料油タンク若しくは貨物油タンクへのバラストの積込み又は燃料油タンク若しくは貨物油タンクの洗浄
- (ii) (i)に規定するタンクからの汚れたバラスト又は洗浄水の排出
- (iii) 油性残留物の処分
- (iv) 機関区域のビルジの入港期間中における排出及び海上における通常の排出
- (3) 第十一規則に定める油若しくは油性混合物の排出があつた場合又は同規則に定める適用除外を受けない事故による油の排出その他の例外的な油の排出があつた場合には、排出の状況及び理由を油記録簿に記載する。
- (4) (2)に掲げる作業は、これらの作業に係るすべての必要事項が記載されるように油記録簿に遅滞なく完全に記録する。油記録簿の各項目には、各作業の担当職員が署名するものと

し、船長が連署する。油記録簿は、旗国の公用語で記載するものとす、また、国際油汚染防止証書（千九百七十三年）を備える船舶にあつては、旗国の公用語に加えて英語又はフランス語で記載する。記載の不一致がある場合には、旗国の公用語による記載が優先する。

(5) 油記録簿は、合理的なときはいつでも容易に検査することのできるような場所に備えるものとす、乗組員のいない被えの船舶の場合を除くほか、船内に備える。油記録簿は、最後の記載をした日の後三年間保存する。

(6) 締約国の政府の権限のある当局は、この附属書の適用される船舶が当該締約国の港又は沖合の係留施設にある間は、その船舶に備えられている油記録簿を検査することができる。当該権限のある当局は、その油記録簿の記載の写しを作成することができるとし、また、船長に対しその写しが当該油記録簿の記載の真正な写しであることを証明するよう要求することができる。このように作成された写しであつて油記録簿の記載の真正な写しであることを船長が証明したものは、いかなる訴訟手続においても、記載されている事実の証拠とすることができる。この(6)の規定に基づいて権限のある当局の行う油記録簿の検査及び証明された写しの作成は、航海に不当な遅延を生じさせることのないようできる限り速やかに行う。

第二十一規則 掘削装置その他のブラットフォームについての特別の要件

掘削装置その他のブラットフォームは、海底鉱物資源の探査及び開発並びにこれらに関連して行われる沖合における加工に従事している固定され又は浮いている掘削装置その他のブラットフォームは、油タンカー以外の船舶で

についての特別の要件

損傷範囲の仮定

総トン数四百トン以上のものに適用されるこの附属書の要件に適合するものとする。ただし、次の要件が優先する。

- (a) 第十六規則及び第十七規則により要求される装置を可能限り備える。
- (b) 油又は油性混合物の排出を伴うすべての作業について主管庁の承認する様式で記録する。
- (c) 第十一規則の規定が適用される場合を除くほか、特別海域においては、油又は油性混合物の海洋への排出は、禁止する。ただし、希釈をしない場合の油性混合物の油分濃度が百万分の十五以下である場合は、この限りでない。

第三章 油タンカーの船側損傷及び船底損傷に伴う油による汚染を最小にするための要件

第二十二規則 損傷範囲の仮定

(1) 油タンカーからの油の仮想流出量の計算上、船側及び船底における損傷範囲を表す平行六面体の縦方向、横方向及び垂直方向の寸法は、次のとおり仮定する。船底損傷については、油タンカーの部位に応じ用いる二の種類の寸法を仮定する。

- (a) 船側損傷
 - (i) 縦方向範囲 (L_c) $\frac{2}{3}L$ メートル又は十四・五メートルのいずれか小さい方の長さ
 - (ii) 横方向範囲 (b_c) (指定された夏期フリーボードに対応する水平面において中心線に対し直角に船側から内方に測る) B 5メートル又は十一・五メートルのいずれか小さい方の長さ
 - (iii) 垂直方向範囲 (V_c) 限定なしに基線から上方
- (b) 船底損傷
 - (iii) 垂直方向範囲 (V_c) 限定なしに基線から上方

船首垂線から○ 船舶のその他の

(i) 縦方向範囲 (l_s)

・3 Lメートル 部分
までの部分
L 10メートル L 10メートル
又は五メートル
のいずれか小さい方の長さ

(ii) 横方向範囲 (t_s)

B 6メートル又は十メートルのいずれか小さい方の長さ。ただし、五メートル以上

(iii) 基線からの垂直方向範囲 (v_s) B 15メートル又は六メートルのいずれか小さい方の長さ

(2) (1)で用いられている記号は、この章においては、(1)で定義する意味を有する。

第二十三規則 油の仮想流出量

(1) 船側損傷の場合の油の仮想流出量 (O_c) 及び船底損傷の場合の油の仮想流出量 (O_b) は、第二十二規則に定める範囲の損傷を船舶の長さ方向に沿って考えられるあらゆる位置について仮定し、それぞれの損傷が破損を生じさせることとなる区画室について次の式で算定する。

(a) 船側損傷については、

$$O_c = \sum W_i + \sum K_i C_i \quad (I)$$

(b) 船底損傷については、

$$O_b = \frac{1}{3} (\sum W_i + \sum Z_i C_i) \quad (II)$$

この場合において、

W_i は、第二十二規則に定める範囲の損傷により破損が生ずることとなるウイング・タンクの容積とし、立方メートルで表す。分離バラスト・タンクの W_i は、零とすることができる。

C_i は、第二十二規則に定める範囲の損傷により破損が生ずることとなるセクター・タンクの容積とし、立方メートルで表す。分離バラスト・タンクの C_i は、零とすることができる。

K_i は、 $1 - \frac{b_i}{h_i}$ とする。 b_i が t_s 以上である場合には、 K_i は、零とする。

Z_i は、 $1 - \frac{v_i}{v_s}$ とする。 h_i が v_s 以上である場合には、 Z_i は、零とする。

b_i は、指定された夏期フリーボードに対応する水平面において中心線に対し直角に船側から測つたウイング・タンクの幅とし、メートルで表す。

h_i は、二重底の最小高さとし、メートルで表す。二重底がない場合には、 h_i は、零とする。

(2) この(1)で用いられている記号は、この章においては、この第二十三規則で定義する意味を有する。

第二十二規則で定義するよりも小さい長さの空所又は分離バラスト・タンクがこの油ウイング・タンクの間にある場合には、(I)の式の O_c は、当該空所又は分離バラスト・タンクに隣接する一の油ウイング・タンク(一の油ウイング・タンクの容積が等しい場合)又は二の油ウイング・タンクのいずれか小さい方(二の油ウイング・タンクの容積が異なる場合)の W_i を実際の容積に次の S_i を乗じた値として計算することができ(船側損傷を受ける他のすべてのウイング・タンクの W_i は、実際の容積を用いる。)

$$S_i = 1 - \frac{l_i}{l_s}$$

この場合において、

上は、当該空所又は分離バラスト・タンクの長さとし、メートルで表す。

- (3)(a) 二重底タンクは、上方のタンクに貨物が積載されている場合には、空のとき又は清浄な水を積載しているときに限り二重底タンクとして認められる。

- (b) 二重底が上方のタンクの全長及び全幅にわたるものでない場合には、二重底は存在しないとみなすものとし、また、船底損傷区域の上方のタンクの容積は、部分的二重底の存在によりそのタンクに破損が生じないと考えられる場合にも、IIの式に含める。

- (c) サクシヨン・ウエルは、 h_b の値の決定に当たり、考慮しなくてもよい。ただし、サクシヨン・ウエルが過大な面積を有するものでなく、かつ、タンク底からの深さが最小限のもの（いかなる場合にも、二重底の高さの二分の一を超えないもの）である場合に限る。サクシヨン・ウエルの深さが二重底の高さの二分の一を超える場合には、 h_b は、二重底の高さからサクシヨン・ウエルの深さを差し引いたものとする。

サクシヨン・ウエル用の管が二重底内に設けられている場合には、管の損傷事故の際の油の流出を防止するため、管と上方のタンクとの連結部に弁（これに類似する器具を含む）を備える。管は、船底外板からでる限り高い位置に取り付ける。弁は、上方のタンクに貨物油があるときは、航海中いつでも閉じておく。ただし、船舶のトリムの調整のために貨物油を移し替える必要がある場合に限り、開けることができる。

- (4) 船底損傷が同時に四のセンター・タンクに及ぶ場合には、 O_0 の値は、次の式で算定することができる。

$$O_0 = \frac{1}{4} (\sum ZW + \sum ZC) \quad (III)$$

- (5) 主管庁は、 O_0 の値のIIIの式による算定について、破損が生

貨物タンクの大きさ及び配置の制限

じた貨物タンクから十分なアレージが確保される分離バラスト・タンク又は貨物タンクに油を移し替えることができる設備であつて貨物タンクに非常用高所吸油装置を備えているものを、油の流出を減少させるものとして認めることができる。ただし、設備が、破損が生じた貨物タンクのうち最大のものの容量の二分の一に等しい量の油を二時間の作動で移し替える能力があり、かつ、バラスト・タンク又は貨物タンクが当該量の油を受け入れる能力があることを条件とする。非常用高所吸油装置の管は、船底損傷の垂直方向範囲（ V_0 ）以上の高さの位置に取り付ける。主管庁は、他の締約国に対し回章に付するため、自己の認める装置に関する情報を機関に提供する。

第二十四規則 貨物タンクの大きさ及び配置の制限

- (1) 新船である油タンカーは、この第二十四規則の規定に適合するものとする。現存船である油タンカーは、次の油タンカーのいずれかに該当する場合には、この条約の効力発生の日の後二年以内にこの第二十四規則の規定に適合するものとする。

- (a) 千九百七十七年一月一日後に引渡しが行われる油タンカー
 (b) 次の条件のいずれをも満たす油タンカー

- (i) 引渡しが千九百七十七年一月一日以前に行われること。
 (ii) 建造契約の締結が千九百七十四年一月一日後であること。建造契約がない場合には、同年六月三十日後にキールが据え付けられるか又はこれと同様の建造段階にあること。

- (2) 油タンカーの貨物タンクの大きさ及び配置は、船舶の長さ

方向のあらゆる位置において第二十三規則に定めるところに

より算定した仮想流出量 O_v 及び O_s が三万立方メートル又は $400\sqrt{DW}$

立方メートルのいずれか大きい方の量（四万立方メートルを最大限とする。）を超えないようなものでなければならない。

(3) 油タンカーにおいては、いかなる貨物ウイング・タンクの容積も、(2)に定める油の仮想流出量の限度の七十五パーセントに相当する容積を超えてはならず、また、いかなる貨物センター・タンクの容積も、五万立方メートルを超えてはならない。ただし、第十三規則に定める分離バラスト油タンカーにおいては、 L を超える長さの二の分離バラスト・タンクの間にある一の貨物ウイング・タンクの容積は、当該二の分離バラスト・タンク及び当該一の貨物ウイング・タンクの幅が b を超えていることを条件として (2) に定める油の仮想流出量の限度まで増大させることができる。

(4) 貨物タンクの長さは、次の長さ又は十メートルのいずれか大きい方の長さを超えてはならない。

(a) 縦通隔壁を備えない場合

011メートル

(b) 中心線上にのみ縦通隔壁を備える場合

0151メートル

(c) 二以上の縦通隔壁を備える場合

(i) ウイング・タンクについては、

021メートル

(ii) センター・タンクについては、

(1) $b_s B$ が五分の一以上のとき

021メートル

(2) $b_s B$ が五分の一未満のとき

中心線縦通隔壁を備えない場合

一九七三年船舶汚染防止国際条約一九七八年議定書

区画及び復原性

$(0.5b_s + 0.1)L$ メートル

中心線縦通隔壁を備える場合

$(0.25b_s + 0.15)L$ メートル

(5) 第二十三規則(5)に規定する設備が二以上の貨物タンクを連結している場合には、(2)から(4)までの規定による容積の限度を超えて油が流出しないよう、この設備の認められた型式のいかんを問わず、貨物タンクを分離するために弁（これに類似する器具を含む。）を備える。この弁は、タンカーが航海中であるときは閉じておく。

(6) 船側から b_s 未満又は船底から v_s 未満の位置にある貨物タンクを通る管には、その管がいずれかの貨物タンクに連結している場所に弁（これに類似する器具を含む。）を備える。この弁は、タンクに貨物油があるときは、航海中閉じておく。ただし、船舶のトリムの調整のために貨物油を移し替える必要がある場合に限り、開けることができる。

第二十五規則 区画及び復原性

(1) 新船である油タンカーは、貨物の比重並びに船舶のトリム及び強度に応じた実的な部分積載状態又は満載状態におけるいかなる航行喫水にあつても、(2)に定める仮定の船側損傷又は船底損傷の下において(3)に定める区画及び損傷時復原性の規程に適合するものとする。船側損傷又は船底損傷は、船舶の次の位置について仮定する。

(a) 長さ (L) ：二百二十五メートルを超えるタンカーにおいては、船舶の長さ方向のあらゆる位置

(b) 長さ (L) ：百五十メートルを超え二百二十五メートル以下のタンカーにおいては、後部にある機関区域の前後のいずれかの境界となる隔壁を含む位置を除くほか、船舶の長さ方向のあらゆる位置。機関区域は、単一の可浸区画室と

して取り扱う。

- (c) 長さ(ℓ)百五十メートル以下のタンカーにおいては、機関区域を除くほか、隣接する二の横置水密隔壁の間における船舶の長さ方向のあらゆる位置。長さ(ℓ)百メートル以下のタンカーであつてその航行性能を著しく害することなしには(3)のすべての要件を満たすことができないものについては、主管庁は、(3)の要件を緩和することができる。貨物タンクに油(油性残留物を除く)を積載していない場合のバラスト状態は、考慮しない。

(2) 仮定の損傷の範囲及び性質については、次の(a)から(d)までの規定を適用する。

- (a) 船側損傷又は船底損傷の範囲は、第二十二規則に定めるところによる。ただし、船首垂線から〇・三ℓメートル以内の船底損傷の縦方向範囲は、同規則(1)(a)(i)に定める船側損傷の縦方向範囲とする。この(a)という範囲よりも小さい範囲の損傷が船舶に、層危険な状態をもたらす場合には、このような損傷を仮定する。

- (b) (1)(a)及び(b)に定めるように横置水密隔壁に及ぶ損傷が想定されている場合には、浸水区画室を決定する上で横置水密隔壁が有効と認められるためには、横置水密隔壁が少なくとも(a)の仮定の損傷の縦方向範囲と等しい長さの間隔で設けられていなければならない。この間隔よりも短い間隔で横置水密隔壁が設けられている場合には、仮定の損傷の縦方向範囲内の横置水密隔壁は、浸水区画室を決定する上で、存在しないとみなす。

- (c) (1)(c)に定めるように隣接する二の横置水密隔壁の間の損傷が想定されている場合には、横置水密隔壁(ウイング・タンク又は二重底タンクの境界となる横置水密隔壁を含む)は、損傷しないとみなす。ただし、次の場合は、この限りでない。

- (i) 隣接する二の横置水密隔壁の間隔が(a)の仮定の損傷の縦方向範囲未満である場合

- (ii) 横置水密隔壁に長さ三・〇五メートルを超える階段部又は屈折部があり、かつ、当該階段部又は屈折部が仮定の損傷の範囲内にある場合。船尾隔壁及び船尾タンクの天井が形成する階段部は、この第二十五規則の適用上、階段部でないともみなす。

- (d) 管、ダクト又はトンネルが仮定の損傷の範囲内にある場合には、損傷が生じたときに浸水することとなる区画室以外の区画室への浸水が生じないようにしておく。

(3) 油タンカーは、次の要件を満たす場合には、損傷時復原性の規準に適合しているものとみなす。

- (a) 船体の沈下、横傾斜及びトリムを考慮した浸水の最終段階における喫水線は、新たな浸水を生ずるおそれのある開口の下縁よりも下方になければならない。この開口には、空気管及び風雨密の戸又はハッチ・カバーにより閉じられる開口を含む。ただし、水密マンホール・カバー、水密甲板口、甲板の高度の保全性を維持する貨物タンクの小型水密ハッチ・カバー及び遠隔操作水密滑り戸により閉じられる開口並びに開けることができない型の舷窓は、除くことができる。

- (b) 非対称浸水による横傾斜角は、浸水の最終段階において二十五度(甲板縁が水没しない場合には、三十度)を超えてはならない。

- (c) 主管庁は、浸水の最終段階における復原性を調査するものとし、復原てこ曲線が平衡位置から少なくとも二十度の復原力範囲を有し、かつ、最大の残存復原てこが少なくとも〇・一メートルであれば十分なものともみなすことができる。主管庁は、残存復原性の範囲内で一時的に水没するおそれのある開口(閉じられているかいないかを問わない)。

のもたらず危険の可能性について考慮を払う。
(d) 主管庁は、浸水の中間段階における復原性が十分であることを確かめる。

(4) (1)の要件は、船舶の設計上の特性、仮定の損傷の及ぶ区画室の配置、形状及び内容物並びに液体の分布、比重及び自由表面による影響を考慮して行う計算によつて確認する。この計算は、次の(a)から(e)までに定めるところにより行う。

(a) 空のタンク、部分積載タンク、積載される貨物の比重及び仮定の損傷の及ぶ区画室からの液体の流出を考慮に入れる。

(b) 浸水率は、次のとおり仮定する。

場所	浸水率
貯蔵品用の場所	〇・六〇
居住設備のある場所	〇・九五
機関のある場所	〇・八五
空所	〇・九五

消費される液体用の場所 ○又は〇・九五(注1)
他の液体用の場所 ○から〇・九五まで(注2)

注1 いずれか一層厳格な条件となる方の値をとる。
注2 部分積載区画室の浸水率は、積載される液体の量に対応したものでなければならぬ。

(c) 船側損傷の直上の船樓の浮力は、考慮しない。ただし、損傷範囲外の船樓の非浸水部分が水密隔壁によつて仕切られ、かつ、(3)(a)の要件に適合する場合には、当該非浸水部分の浮力を考慮することができる。船樓の水密隔壁における水密ヒンジ戸は、認容される。

(d) 自由表面による影響は、各区画室につき、横傾斜角五度におけるものを計算する。部分積載タンクについては、主管庁は、自由表面による影響を五度を超える横傾斜角において計算することを要求し又は認めることができる。

付録 I

(e) 消費される液体の自由表面による影響の計算に当たつては、各種の液体につき、少なくとも横方向の一対のタンク又は中心線上の一のタンクが自由表面を有すると仮定する。自由表面を有すると仮定されるタンクは、自由表面による影響が最大となるものでなければならぬ。

(5) この附属書が適用される油タンカーの船長(非自航船である油タンカーの場合には、責任者)は、承認された様式で次のものの提供を受ける。

(a) この第二十五規則の規定に適合することを確保するために必要な貨物の積込み及び積付けに関する情報

(b) この第二十五規則に定める損傷時復原性の規程に適合するための船舶の性能に関する資料(1)(c)の規定に基づき認められた要件の緩和の効果に関するものを含む)。

付録 I 油の表(注)

アスファルト溶体
混合原料
ルーファーズ・フラックス
直留残留物
油
淨化油
原油
原油を含有する混合物
ディーゼル油
第四種燃料油
第五種燃料油
第六種燃料油
残留重油
道路油

変圧器油

芳香族油（植物油を除く。）

潤滑油及び混合原料

鉱油

モーター油

浸透油

スビンドル油

タービン油

留出油

直留出油

フラッシュユード・フィード・ストック

軽油

分解油

ガソリン混合原料

アルキレート燃料

改質ガソリン

ポリマー燃料

ガソリン

ケーシングヘッド（天然のもの）

自動車ガソリン

航空ガソリン

直留ガソリン

第一種燃料油（灯油）

第一種D燃料油

第二種燃料油

第二種D燃料油

ジェット燃料

J P 一（灯油）

J P 一三

J P 一四

J P 一五（灯油、重質）

ターボ燃料

灯油

ミネラル・スピリット

ナフサ

ソルベント・ナフサ

石油ナフサ

ハートカット留出油

注 この表は、必ずしも網羅的なものではない。

この表は、アメリカ合衆国の分類に基づいている。

付録 II

付録 II 証書の様式

国際油汚染防止証書（1973年）

1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約に基づいて、

政府の権限の下に、

（1973年の船舶による汚染の防止のための国際条約により権限を与えられた者又は団体の名称）

船名	船舶番号又は 登録符号	船籍地	総トン数

船舶の種類

油タンカー（兼用船を含む。）（注）

フラスケルト運搬船（注）

上記の条約の所屬第 I 第 2 規則 2 に規定する貨物区域を有する船舶（油タンカーを除く。）（注）

上記の船舶以外の船舶（注）

新船／現存船（注）

建造契約又は主要な改造の契約が結ばれた日

キールが据え付けられた日又はこれと同様の建造段階に達した日又は主要な改造が開始された日
引渡しが行われた日又は主要な改造が完了した日
注 該当しないものを抹消すること。

A部 すべての船舶

この船舶は、次のものを備えている。

(総トン数 100 トン以上の船舶の場合)

- (a) 油水分離器 (油分濃度を 1,000,000 分の 100 未満とする性能を有するもの)
(注)

- (b) 油除去装置 (油分濃度を 1,000,000 分の 100 未満とする性能を有するもの)
(注)

(総トン数 10,000 トン以上の船舶の場合)

- (c) 油排出監視制御装置 (注)

- (d) 油水分離器及び油除去装置 (油分濃度を 1,000,000 分の 15 以下とする性能を有するもの) (注)

注 該当しないものを抹消すること。

上記の条約の附属書 1 第 2 規則 2 及び 4 (a) の規定に基づき適用が除外されている要件の細目

備考

B部 油タンカー (注 1) (注 2)

載貨重量メートル・トン 船舶の長さメートル

この船舶は:

- (a) 上記の条約の附属書 1 第 24 規則に定めるところにより建造することが要求されてお

り、かつ、同規則の規定に適合している船舶 (注 3)

- (b) 上記の条約の附属書 1 第 24 規則に定めるところにより建造することが要求されていない船舶 (注 3)

- (c) 上記の条約の附属書 1 第 24 規則に定めるところにより建造することは要求されていないが、同規則の規定に適合している船舶 (注 3)
であることを証明する。

注 1 この部には、油タンカー (兼用船及びアマチュア運搬船を含む。) についてすべての事項を記入するものとし、合計 200 立方メートル以上の量の油をばら積みで運送するために建造し、かつ、使用する船舶 (油タンカーを除く。) について適用のある事項を記入する。

注 2 この部は、注 1 の船舶以外の船舶に発給する証書には設けることを要しない。

注 3 該当しないものを抹消すること。

分離・バラスト・タンクの容積は、 立方メートルであり、上記の条約の附属書 1 第 13 規則の規定に適合している。
分離・バラスト・タンクは、次のように配置されている。

タ	ン	ク	容	積	タ	ン	ク	容	積

この証書は、次のことを証明する。

この船舶が、油による汚染の防止に関し、1973 年の船舶による汚染の防止のための国際条約附属書 1 第 4 規則の規定により検査されたこと。

検査の結果、この船舶の構造、設備、取付け物、配置及び材料並びにこれらの状態がすべての点において満足なものであること並びにこの船舶が同条約附属書 1 の関係要件に適合していること。

この証書は、 の間隔で中間検査が行われることを条件として、

まで効力を有する。

19. 年 月 日 において発給した。

(証書の発給の場所)

(証書の発給について正当に権限を与えられた職員)

(必要に応じて、証書を発給する当局の印章)

現存船のための裏書 (注)

注 この事項は、船舶に初めて発給する証書以外の証書には設けることを要しない。

この船舶は、1973 年の船舶による汚染の防止のための国際条約の効力発生の日から 3 年間現存船舶に適用される同条約の要件に適合して設備を備えていることを証明する。

署名

(正当に権限を与えられた職員) (署名)

裏書をした場所

裏書をした日

(必要に応じて、当局の印章)